YRKESTRAFIKK
NR. 5/2026
SAMMEN PÅ RIKTIG VEI!



Trente seg tilbake til førerhuset

På innsiden av Yutongs nye senter

HER KOMMER DE NYE HVILE-PLASSENE

Han «dumme» som sa ja

Kenneth ble spurt om å bli tillitsvalgt

Veien ut av knipa

Hvordan kan bussbransjen igjen bli lønnsom?



NY KLASSE FOR KOMFORT.
NY LIGA FOR EFFEKTIVITET.

Nye ProCabin gir lavere luftmotstand, mindre støy og lavere drivstofforbruk. Du kjører med assistentsystemer og førerhusutstyr på høyt nivå. Du hviler i en fullverdig seng, eller unner deg det nye sittehjørnet med plass til å strekke ut beina. Drivlinjen er optimalisert og du får ledende sikkerhetssystemer, lange serviceintervaller og Uptime inkludert. Og tryggheten? Du får markedets beste fabrikkgaranti på drivlinje – fra verdens største lastebilprodusent.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Noen må betale for den laveste prisen

Det er lett å få et bussanbud til å se billig ut på papiret. Men det er ute på veien det skal fungere – hver dag, år etter år.

Transportøkonomisk institutt har beregnet at kostnadene ved å drive buss økte med 50 prosent fra 2019 til 2024. Busser, deler, vedlikehold og renter har blitt langt dyrere, og elektrifiseringen krever store investeringer. Lønn er fortsatt den største enkeltkostnaden, men lønnsandelen har gått ned. Det er verdt å huske når noen begynner å lete etter steder å spare.

YTF vil ha busselskaper som tjener penger. Uten solide bedrifter får vi verken stabile arbeidsplasser eller godt vedlikeholdte busser. Men dårlig økonomi kan ikke løses ved å presse mer ut av sjåførene.

For sjåføren handler et stramt anbud om minutter. Kjøretiden er for knapp når trafikken står. Reguleringstiden forsvinner. Pausen blir kortere. Toalettbesøket må vente. Ifølge STAMI opplever 57 prosent av ansatte i passasjertransport på vei og bane lav jobbkontroll, blant annet liten mulighet til å påvirke arbeidstempo og pauser.

Bransjen kjenner løsningene. Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport anbefaler realistiske kjøretider, nok reguleringstid og kontrakter som fordeler risikoen bedre. Det samme prinsippet gjelder ellers i transporten. I gods, lager og logistikk kan konkurranse på feil premisser bety lave lønninger, lange vakter og tvilsomme arbeidsavtaler.

Fylkeskommunene må kjøpe et busstilbud som lar seg gjennomføre. Transportkjøperne må ta ansvar for hele oppdraget. Arbeidsgiverne må bemanne og planlegge for arbeidsdagen som faktisk finnes.

Når regnestykket bare går opp fordi folk gir fra seg pausen, fritiden eller helsa, er regningen sendt til feil sted. Noen må betale for den laveste prisen. Det skal ikke være våre medlemmer.

Trude Sande
Forbundsleder



Uten solide bedrifter får vi verken stabile arbeidsplasser eller godt vedlikeholdte busser. Men dårlig økonomi kan ikke løses ved å presse mer ut av sjåførene.

INNHOLD



8
LYSERE FREMTID
Etter flere tunge år kan bussbransjen i Norge endelig være på rett vei.

21
GOD HISTORIE PÅ LAGER
Kenneth Langdalen hadde ikke akkurat planlagt å bli tillitsvalgt. Nå representerer han over 250 ansatte i og rundt Rema-systemet.

24
YUTONGS NYE SENTER
Vi ble med da Yutong markerte åpningen av selskapets største servicesenter i Europa.

28
UTBYGGING PÅ HVILEPULS
Det går sakte, men ikke akkurat sikkert, fremover med etableringen av nye døgnhvileplasser i Norge.

36
LÆRTE AT TRENING HJELPER
Morten Åsenhus var skeptisk til rådene fra fysioterapeuten. Det var det ingen grunn til.

42
NY MANN TIL YTF
Yrkestrafikkforbundet trapper opp arbeidet inn mot de politiske miljøene med ansettelsen av en politisk rådgiver.

Utgiver: **Yrkestrafikkforbundet**

– fagforbundet for deg som arbeider i transportsektoren

Ansvarlig redaktør:
Øyvind Henriksen
Mobil: 916 24 715
E-post: oyvind@ytf.no

Forsidefoto:
Kenneth Langdalen er leder for YTFs avdeling 617, Rema Distribusjon. Foto: Øyvind Henriksen

Annonser:
Camilla Moen Andersen
Mobil: 991 57 313
E-post: cma@a2media.no

Redaksjonen avsluttet:
24.09.2026

Layout:
Edda Grafisk

Trykk:
Ålgård Offset

Yrkestrafikk er et redaksjonelt uavhengig magasin utgitt av Yrkestrafikkforbundet. Redaksjonen jobber etter magasinets formålsparagraf, Redaktørplakaten, Vær varsom-plakaten og medieansvarsloven.

Magasinets ansvarlige redaktør har det fulle og personlige ansvaret for innholdet.

Yrkestrafikks digitale arkiv
Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker?
De siste årenes utgaver finner du på ytf.no/yrkestrafikk.

Svanemerket Trykksak 2041 0652 · TRYKT I NORGE NO - 4660 · PRESSENS FAGLIGE UTVALG · Fagpressen

Kontakt oss på telefon

40 60 37 00

Tast 1 for økonomi- og medlemsavdelingen



Wenche Nyjordet
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



Njoniza Haziri
Konsulent økonomi- og medlemsavdelingen
njoniza@ytf.no



Liane Thomasson
Konsulent medlems-register og tariff
liane@ytf.no

Tast 2 for spørsmål om ditt arbeidsforhold eller tariffspørsmål



Håvard Bovim Galtestad
Org. sekretær
havard@ytf.no



Josefine Wærstad
Leder juridisk avd. og advokat
josefine@ytf.no



Kristine Martinsen
Forhandler
kristine@ytf.no



Nora Arnkværn
Advokat
nora@ytf.no



Rameen Sheikh-Saastad
(i permisjon)
Rådgiver
rameen@ytf.no



Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Marius Træland
Avdelingsleder, forhandlingssjef og advokat
marius@ytf.no



Jeannette Kvamme
Advokat
jeannette@ytf.no



Siri Dannevig
Advokat
siri@ytf.no

Ring direkte til disse



Adrian Pracon
Kommunikasjonssjef
934 04 436
adrian@ytf.no



Synne Pernille Jakobsen
Informasjons- og organisasjonsrådgiver
993 65 058
synne@ytf.no



Per Rusten
Rådgiver (vikariat)
per@ytf.no



Trude Sande
Forbundsleder
901 41 632
trude@ytf.no



Øyvind Henriksen
Redaktør
916 24 715
oyvind@ytf.no



Mats Flåtten
Politisk rådgiver
404 50 226
mats@ytf.no



Linda Jæger
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no



Tor Arne Korsmoe
Verve- og organisasjonsrådgiver
980 43 387
tor@ytf.no



STRIDENS KJERNE: Leddbussene levert av Solaris skapte trøbbel for Unibuss og Ruter på veien. Nå har kjøpet også endt i retten. Foto: Ruter / Nucleus, Mathilde Palmers

Krever halv milliard av Unibuss

Bussimportøren Yes-EU har saksøkt Unibuss med et krav på 585 millioner kroner. Partene møtes i retten i oktober. Konflikten mellom de to selskapene startet da Unibuss valgte vekk de elektriske leddbussene fra kinesiske CRRC til fordel for leddbusser fra polske Solaris. Yes-EU var importør for det kinesiske merket.

Ifølge Teknisk Ukeblad mener importøren at Unibuss trakk seg fra en bindende avtale om levering. Søksmålet er ment å dekke tapt fortjeneste på bussalget og tapte serviceinntekter gjennom avtaleperioden.

Gunaratnam er ny samferdselsminister

Kamzy Gunaratnam har overtatt jobben som samferdselsminister etter at statsminister Jonas Gahr Støre gjorde flere endringer i regjeringen i september. Gunaratnam har vært varaordfører i Oslo i seks år og sittet på Stortinget siden 2021. Selv om hun ikke har førerkortet selv, som raskt ble påpekt etter utnevnelsen, har Gunaratnam god kjennskap til transportbransjen, blant annet som nestleder for Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.



KJENNER YTF: Kamzy Gunaratnam traff i fjor YTF-leder Trude Sande for en prat om hvordan arbeidshverdagen ser ut for sjåfører og andre ansatte i transportbransjen. Foto: Adrian Pracon

Sjåfører fortviler over nye billettregler

Nye billettregler i Telemark har skapt frustrasjon blant bussjåførene, meldte NRK tidligere i høst. Ifølge de nye reglene kan barn som mangler gyldig skolereisekort eller midlertidig reisebevis bli nektet å bli med skolebussen hjem. Det setter sjåførene i en vanskelig situasjon, der de må velge mellom å avvise små barn eller risikere reaksjoner fra oppdragsgiver. – Vi har hatt elever som nesten har kommet gråtende inn på bussen fordi de er livredde for å bli nektet skyss, sa YTF-tillitsvalgt Jarle Øverland til NRK da saken ble kjent. En drøy måned etter skolestart er saken ennå ikke løst, forteller Øverland til Yrkestrafikk.

– Saken står der fortsatt, og har egentlig blitt større. Det er mange – kanskje halvparten – av disse kortene som ikke virker, og det er også feil med appen.

Han håper fylkeskommunen nå vil endre reglene, og ser frem til et møte om saken mellom fylkeskommunen og busselskapet i oktober.

ABAX

Er dere klare for de nye kravene til fartsskriver?

Nye regler treffer varebiler over 2,5 tonn 1. april 2027 (kravet for grensekryssing gjelder allerede). Vi hjelper dere med automatisk nedlasting av data, så dere alltid er klare for kontroll. Prøv sjekklisten vår ved å scanne QR-koden under.





På veien mot en bedre fremtid

Norges seks største busselskaper tapte over en halv milliard kroner i fjor. Det gjør det ikke enklere å skape en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av. Kan det finnes en vei ut av knipa?

Tekst: Øyvind Henriksen



Firda Billag fikk i sommer levert 97 nye elbusser. Selskapet er en av få operatører som tjener penger i det norske bussmarkedet. Foto: Firda Billag Buss



Madeleine Haukås setter ord på det mange bussjåfører i Norge kjenner på kroppen.

– Vi klarer ikke å holde rutene slik vi greide før. Reguleringstiden blir spist opp, og resultatet er at det ikke er nok tid til å strekke på beina eller lufte seg mellom turene. Det er klart det er stress.

Ifølge Haukås, som er tillitsvalgt for YTFs medlemmer hos Nobina i Sarpsborg og Fredrikstad, har ledelsen vært tydelig på at sikkerhet og komfort for de reisende er viktigere enn rutetiden.

– Vi vet at dersom vi skal kjøre trygt og behagelig, så må vi bare glemme klokka. Men det er våre små pustehull mellom turene det går ut over. Reguleringstiden forsvinner.

– Du har vært sjåfør i over åtte år, har hverdagen din blitt enklere eller mer krevende i løpet av disse årene?

– Hverdagen var i hvert fall enklere før, og jeg ser at stresset går utover helsa til sjåførene. De sitter stadig lengre i bussene og det ender med at de blir sykmeldte. Folk er ikke bygd for å sitte i ro så lenge omgangen.

Men det er ikke bare bussjåførene som kjenner på presset. Regnskapene til Norges største bussoperatører kan nok skape en god dose stress blant eierne. I fjor var det samlede underskuddet fra de seks største operatørene over 530 millioner kroner. Flere av selskapene har tapt store penger over tid. Landets nest største operatør, Tide Buss, har et samlet underskudd på nær 450 millioner de fem siste årene. I den samme perioden har Boreal Buss bokført et underskudd på 570 millioner kroner.

Det er disse tallene som dannet bakteppet da YTFs forhandlingsutvalg i vår møtte NHO Transport til forhandlinger om Bussbransjeavtalen. Administrerende direktør Jon H. Stordrange i NHO Transport har forståelse for at sjåfører kan være lei av å høre om underskudd og krevende tider, men minner om at dette er realitetene medlemsbedriftene han representerer må forholde seg til.



Jon H. Stordrange, leder for NHO Transport.

– Økonomien er vanskelig i hele verdikjeden. Fylkeskommunen er presset økonomisk og har lite spillerom. De har blant annet ikke blitt tilstrekkelig kompensert for en kraftig kostnadsvekst via den såkalte deflatoren.

Deflatoren er et mål på pris- og lønnsveksten i kommunesektoren. Måltallet brukes blant annet når staten beregner hvor



mye inntektene må øke for å opprettholde kommunenes kjøpekraft.

– Operatørene har på sin side ikke blitt kompensert for hele kostnadsveksten via indeksreguleringene, noe som slår rett ut i selskapenes økonomi, sier Stordrange.

– Når så mange operatører ikke klarer å tjene penger, kan man jo lure på om det er noe feil med kalkulatoren som brukes når de skal prise anbudene?

– Jeg har forståelse for at du spør om det, og noen har kanskje vært litt for optimistiske og kanskje tatt litt for høy risiko med tanke på hvor stor produksjonen ville bli. Hvis produksjonen har blitt redusert, har det med dagens kontrakter vært krevende å dekke alle faste kostnader.

På spørsmål om hva som eventuelt er veien ut av dette økonomiske uføret, peker

OFTE FORSINKET: Tillitsvalgt for YTFs medlemmer hos Nobina i Fredrikstad og Sarpsborg, Madeleine Haukås, sier feil i rutetidene har skapt stress for mange av kollegene.

Stordrange på arbeidet som er gjort de siste årene med det som omtales som «balanserte kontrakter».

I kontrakter for kjøp av busstjenester er det vanlig å avtale hvordan prisen kan justeres i takt med kostnadsveksten i samfunnet. Poenget er at operatørene ikke skal sitte alene med risikoen for faktorer som lønnsveksten, drivstoffprisene, strømkostnader, rentenivået og valutakursen. Helt siden anbudsmodellen ble lansert, har kontraktene inneholdt regler som forsøksvis skal fange opp prisveksten, men det har gjennom årene vært store variasjoner i hvordan disse justeringsmekanismene har blitt utformet og hvordan de har slått ut.

Stor usikkerhet i avtalene tvinger operatørene til å sette opp prisen når de leverer anbud, men i en beinhard konkurranse kan det være krevende å sikre seg nok. Store endringer i energiprisene og rentene, særlig i 2021 og 2022, avdekket svakheter i måten prisene i busskontraktene ble regulert. Flere år med diskusjoner om detaljene i justeringene, kombinert med svært svake resultater i bransjen, var bakgrunnen for at NHO Transport høsten 2024 avtalte med Kollektivtrafikkforeningen at de to foreningene sammen skulle utarbeide veiledere som kunne rydde opp i disse forholdene.

> *Sunne kontrakter gir stabil drift, og det sikrer at vi har virksom konkurranse.*
>
> ADMINISTRERENDE DIREKTØR JØRGEN HAUKÅS

Resultatet ble to veiledere, en for hvordan regler for produksjonsjusteringer, bonuser og gebyrer burde utformes, og en for hvilke indekser som bør legges til grunn. Begge veilederne ble lagt frem i juni i fjor.

– Disse veilederne er allerede tatt i bruk, og de vil bidra til at operatørene ved nye kontrakter i mindre grad må bære risiko som de ikke selv har mulighet til å påvirke. Veilederne sier også noe om hvordan oppdragsgiverne kan regulere kontrakten og hvordan endringer skal kompenseres, noe som gir større forutsigbarhet for operatørene.

– ***Er dette veien ut av knipa?***

– Det er i hvert fall et bidrag. Det er også avgjørende at partene klarer å samarbeide og ha en god dialog, både i anbudsrundene og underveis i avtaleforholdet.

En av operatørene som har fått sin dose med røde tall i regnskapet er Tide Buss. I 2025 leverte selskapet et resultat før skatt på minus 187 millioner kroner, men tallene er bedre enn de fremstår ved første øyekast. Etter en lengre periode med underskudd på flere av Tides kontrakter, valgte selskapet i fjor å skrive ned verdien av to kontrakter med 198,5 millioner kroner. Dermed har Tide bokført det forventede tapet for disse kontraktene, og kan se frem til noen år der disse kontraktene ikke lenger belaster regnskapet negativt.

Administrerende direktør Jørgen Haukås i Tide Buss vil ikke oppgi hvilke to kontrakter som ble nedskrevet, men det er kjent at selskapet har hatt store bemanningsutfordringer på avtalen i Tromsø. Som Yrkestrafikk skrev om i fjor, har dette utløst betydelige kostnader til overtid i tillegg til et jevnt sig av bøter fra fylkeskommunen.

På spørsmål om hvor Tide bommet da selskapet inngikk avtalene som endte opp med å påføre selskapet betydelige tap, peker Haukås på fordelingen av risikoen mellom operatørene og oppdragsgiverne.

– Kontraktene i bussbransjen har over tid hatt en skjev risikofordeling, der operatørene har båret en stor del av risikoen. Det har vært en viktig årsak til den svake lønnsomheten i



bransjen, og det er ikke bærekraftig over tid, sier Haukås.

På veien mot en mer bærekraftig økonomi for operatørene kan de omtalte veilederne fra NHO Transport og Kollektivtransportforeningen være viktige, mener Tide-sjefen.

– Vi ser at flere og flere oppdragsgivere nå tar i bruk mer balanserte mekanismer og vi jobber aktivt sammen med NHO Transport for at dette skal bli standarden for alle anbudsutlysninger, sier Haukås.

Tide Buss-sjefen mener balanserte vilkår ikke bare handler om å ta mer hensyn til operatørene.

– Sunne kontrakter gir stabil drift, og det sikrer at vi har virksom konkurranse.

I årsberetningen for 2025 skriver styret til Tide at målet for 2026 er å levere moderat vekst og et økonomisk overskudd. Haukås er forsiktig med å gi detaljer om utviklingen så langt i år, men opplyser at driften, i hvert fall rent økonomisk, går etter planen.

– I 2026 har vi gjennomført en rekke tiltak for å styrke lønnsomheten og den operative driften. Resultatet for 2026 er det for tidlig å si noe om, men vi forventer å levere i henhold til budsjett.

– Kan du gi noen konkrete eksempler på hva dere har gjort for å styrke lønnsomheten?

– Tiltakene omfatter blant annet mer standardiserte arbeidsprosesser, bedre styringsinformasjon og videreutvikling av digitale verktøy. Tide-appen er ett konkret

SIKTER MOT OVERSKUDD: Jørgen Haukås sier Tide Buss jobber med flere tiltak for å få opp lønnsomheten. Etter flere år med underskudd, forventer ledelsen i selskapet at 2026 går i pluss. Foto: Rolf-Martin Hansen, Gjengangeren



VEILEDERNE: NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen presenterte i fjor to kontraktsveiledere.

eksempel. Den samler informasjon og flere arbeidsverktøy for sjåførene på ett sted. Vi videreutvikler den fortløpende, og innspillene fra sjåførene er en viktig del av det arbeidet, sier Haukås.

I likhet med flere andre operatører har også Tide jobbet inn mot oppdragsgiverne for å få på plass det selskapet mener er korrekte kjøretider.

– Arbeidet for å sikre korrekte kjøretider bidrar til å skape en bedre arbeidshverdag med mindre stress for våre sjåfører. Dette gir igjen bedre kjørestil, bedre reiseopplevelser for passasjerer, mindre drivstofforbruk og mindre skader.

Hos konkurrenten Nobina har arbeidet med å sikre riktige kjøretider vært en høyt prioritert oppgave de siste årene. Og det gir penger i kassen. Selskapet har delvis vunnet frem med et krav mot Ruter, men vil fortsatt ha flere justeringer. Partene skal etter planen møtes i retten i november.

– Det er en kjent sak at vi ser at kjøretidene i tidtabellene i alle våre kontrakter avviker fra virkeligheten. Vi jobber med å justere kjøretidene for å sikre at tiden det tar å kjøre rutene samsvarer med virkeligheten, forteller administrerende direktør Karine Nordseth i Nobina.



Karine Nordseth, administrerende direktør i Nobina

Selskapet hun leder har også hatt sin dose med utfordringer de siste årene. I løpet av de to siste årene har Nobina bokført et tap på over 270 millioner kroner. I årsrapporten til selskapet peker styret på utfordringer i særlig to områder: Oslo Øst og Nedre Glomma.

– Det var en krevende situasjon både økonomisk og operasjonelt for oss å drifte en elbusskontrakt uten elbusser i nesten to år. Vi har nå fått på plass 76 nye elbusser på Mortensrud, det er vi veldig glade for. De nye elbussene har blitt svært godt mottatt av kundene, sjåførene og alle andre som jobber i Nobina. Vi ser også at de har stor positiv effekt på vår økonomi, sier Nordseth.

På kontrakten i Nedre Glomma har utfordringene ifølge Nordseth vært mer sammensatte.

– Vi hadde som kjent en stor bussbrann, som gjorde starten på kontrakten svært krevende både operasjonelt og økonomisk. Det var selvsagt ikke noe vi planla for, men som likevel påvirket resultatene negativt. Vi har også hatt en rekke utfordrende omstendigheter i forbindelse med oppstarten som har påvirket både det operasjonelle og de økonomiske resultatene.

Tillitsvalgt for YTFs medlemmer hos Nobina i Fredrikstad og Sarpsborg, Madeleine Haukås, bekrefter at kjøretidene har vært en kilde både til stress og frustrasjon blant sjåførene.

– Jeg tror nesten disse rutene må være målt opp uten passasjerer. De kan i hvert fall ikke ha lagt til grunn at det kommer passasjerer som har med seg barn, barnevogn, eller at det kommer noen i rullestol, rullator eller med stokk. Jeg skal ivareta sikkerheten til de reisende, og jeg kan ikke bare kjøre ut av busslomma i det øyeblikket dørene lukkes. Jeg må passe på at de som trenger å sitte har fått satt seg og at barna har fått på seg beltet før vi kjører. Det tar tid, men det handler om sikkerhet, sier Haukås.

Kontraktssjef Kjetil Gaulen i Østfold



TØFF START: I starten av kontraktsperioden for Nedre Glomma ble Nobina rammet av brann ved selskapets base på Hafslund i Sarpsborg. Foto: Tobias Nordli, Bypakke Nedre Glomma

Kollektivtrafikk bekrefter at kjøretiden på enkelte ruter i Nedre Glomma-området har vært for kort. Det er også bakgrunnen for at fylkeskommunen valgte å øke kjøretiden på flere ruter i vår. Kontraktssjefen utelukker heller ikke at nye justeringer kan komme.

– Det er særlig tre linjer som fortsatt har en del kjøretidsutfordringer, mens justeringene som er gjennomført for de fleste hovedlinjene fra 17. august ser langt på vei ut til å være tilstrekkelig. Forsinkelsene er i hovedsak konsentrert til enkelte avganger eller tidsrom. Flere av disse linjene har også avganger som kjører for tidlig, noe som tyder på at en generell økning av kjøretiden vil være lite treffsikker, forklarer Gaulen.

Nobina-sjef Karine Nordseth er enig i at ruteendringen i august var et godt steg i riktig retning, men at det fortsatt må flere justeringer til.

– Det mangler fortsatt kjøretid på en rekke avganger i deler av døgnet. Dette er ganske utbredt på alle linjene, og krever videre arbeid fra både Østfold Kollektivtrafikk og Nobina.

Hun bekrefter at de ansatte har fått tydelig beskjed om at sikkerheten er viktigere enn rutetiden.

– Vi setter alltid sikkerheten først, det gjelder for alle kontraktene. Imidlertid er det viktig å understreke at en rutetabell som samsvarer med tiden bussen faktisk bruker på å kjøre ruten, er avgjørende.

Nordseth mener rette kjøretider er fundamentet i et velfungerende kollektivtilbud.

– Når bussen til stadighet er forsinket, gjør det kollektivtilbudet upålitelig, og det skaper stress for våre sjåfører. Våre sjåfører kjenner disse forsinkelsene på kroppen hver dag, og det er et problem våre tillitsvalgte har påpekt som negativt for sjåførenes arbeidsmiljø.

7 veier til bedre økonomi

Et utvalg kilder i bransjen peker på flere faktorer som kan bidra til at operatørene får en bedre økonomi. Inntektsvekst



Økte priser
Etter flere år med tap har operatørene allerede skrudd opp prisen i anbudsrundene. I flere fylker har administrasjonen forberedt politikerne på at de må betale mer for busstjenestene eller kutte i tilbudet.



Konsolidering
Konkurransen i bussmarkedet er regnet for å være hard. De siste årene har seks relativt store selskaper kjempet om kontraktene, og alle har strukket seg langt i jakten på markedsandeler. Om noen år er det ikke sikkert det er like mange som kjemper om de samme kontraktene. Flere oppkjøp og fusjoner kan endre konkurransebildet betydelig.

I Oslo har byråden fått fullmakt til å selge Unibuss, og i Stavanger – der Tide-eier, DSD har hovedkontoret, avviser man ikke at busselskapet er til salgs. «Den viktigste vurderingen vi gjorde for halvannet år siden, er at vi må sørge for at selskapet er lønnsomt før vi eventuelt selger det. Du får en mye bedre pris om du selger et sunt selskap», sa DSD-sjef Anita Krohn til Dagens Næringsliv i sommer.



Roligere konkurranse
Også uten konsolideringer kan oppdragsgiverne møte en situasjon der færre tilbydere deltar i anbudsrundene. I Tides årsrapport skriver styret at man nå ser tendenser til at det er færre tilbydere i anbudskonkurransene.



Lavere sykefravær
Mulighetsrommet til operatørene for å effektivisere driften skal være minimalt. Sitronen er ferdig presset. Der det likevel fortsatt kan være penger å spare er ved å få ned sykefraværet. Ifølge Transportøkonomisk institutt kan operatørenes kostnader reduseres med rundt 2 prosent dersom sykefraværet senkes til samme nivå som i 2019.



Balanserte kontrakter
Kontrakter der operatørene blir kompensert raskere og riktig kan bety mye for lønnsomheten. Et samarbeid mellom NHO Transport og Kollektivtrafikken har gitt bransjen to veiledere som er ment å sikre mer balanserte kontrakter.



Riktig kjøretid
Det er avgjørende at operatørene får betalt for tjenesten de leverer. Flere operatører har de siste årene jobbet aktivt for å korrigere rutetider som har vært lavere enn den faktiske kjøretiden. Flere operatører jobber videre med dette.



Økte overføringer
Det virker å være enighet i bransjen om at en langsiktig og robust finansiering er den viktigste faktoren for å få til en sunn økonomi i bussbransjen. Kollektivtrafikkforeningen rapporterer at bransjen får positiv oppmerksomhet fra politikerne, men så langt har ikke de økte bevilgningene holdt følge med kostnadsveksten.



GLAD GJENG: Det ligger fordeler i å ikke være for stor, tror daglig leder Lars Andreas Kårstad (nr. 2 fra høyre) i Firda Billag Buss. Selskapet har nær 320 ansatte. Foto: Firda Billag

En av de som kjenner økonomien i den norske bussbransjen best, er forsker Jørgen Aarhaug. I høst har Aarhaug jobbet med et prosjekt der han ser på fylkeskommunenes handlingsrom i kollektivtrafikken. Som en del av dette – og tidligere prosjekter – har Aarhaug boret i tallene til bussoperatørene.

– Ut fra det vi har kartlagt, så driver operatørene veldig effektivt, og de har lite handlingsrom. Driften er i stor grad optimalisert, men vi har funnet ett område der det kan være noe å hente og som operatørene kan ta tak i, nemlig sykefravær.

Beregninger Aarhaug og hans kolleger har gjort tidligere har vist at operatørenes kostnader, slik de var i 2024, kan reduseres med rundt 2 prosent dersom sykefraværet kom tilbake til 2019-nivået.

– Vi ser også at operatørselskap som har en aktiv politikk for å følge opp sykefraværet, lykkes med å få det ned. Så her finnes det rom.

Selv om de fleste av de store operatørene sliter økonomisk, finnes det også en annen historie fra bussbransjen – en historie om operatører som har levert overskudd over flere år. En av dem er Firda Billag Buss. Selskapet, som opererer ruter i Sunnfjord og Nordfjord i Vestland fylke, har levert overskudd tre år på rad. I fjor endte resultat før skatt på 17,6 millioner kroner. Det kan fremstå moderat, men selskapets driftsmargin – på 6,4 prosent – er den beste i bransjen.

Daglig leder for Firda Billag Buss, Lars Andreas Kårstad, tror resultatet delvis kan forklares med selskapets størrelse.

– Vi er ikke så store og tunge som mange



Jørgen Aarhaug, forsker ved Transportøkonomisk institutt



NOE Å FEIRE: Daglig leder Lars Andreas Kårstad i Firda Billag Buss spiser kake sammen med fylkesordføreren i Vestland, Jon Askeland, da selskapet åpnet sitt nye anlegg på Bruland i Førde. Firda Billag Buss er ingen gigant i bransjen, men leverer et av de største overskuddene.

andre kan være. Det gjør at vi kan være tettere på og ha mer kontroll i alle ledd. Vi opplever også at størrelsen og den lokale tilknytningen gjør at sjåførene har en eierskapsfølelse. Det tror jeg er ganske viktig. Dersom vi ikke hadde gjenvunnet de anbudene vi nå har, så tror jeg mange av sjåførene hadde takket for seg. Den logoen på brystet betyr mer enn mange skulle tro, sier Kårstad.

– Men hvordan gir eierskapsfølelsen og det at dere er tett på en økonomisk verdi?

– Det er på flere måter. Vi har sjåfører som gjør en veldig god jobb. De stiller opp for hverandre og hjelper hverandre. Da får vi færre gebyrer, færre garantikrav fra ekspressbusskunder, mindre sykefravær og færre skader.

Firda Billag fikk sine første elektriske busser i fjor, og fikk i sommer en ny stor leveranse knyttet til anbudet i Nordfjord og Førde-området. Kårstad tror selskapet kan ha vært heldig med timingen på enkelte av anbudene. Der andre selskaper fikk store ekstrakostnader ved overgangen til elektriske busser for noen få år siden, gjør Firda skiftet i et mer modent marked.

– Du kan godt si at ruteproduksjon med elektriske busser har blitt et mer etablert produkt. Det er flere som har gått opp løypa før oss, men vi har tatt lærdom av det som har skjedd.

– Hvor disiplinerte er dere når det kommer til risikoen dere tar i anbudsrundene?

– Vi legger oss på vår «limit». Vi går ikke under den. Vi går ikke inn i anbud uten å vite at vi tjener penger, sier Kårstad. ●

MØT KENNETH LANGDALEN
SIDE 20

YUTONG ÅPNER EGET SENTER
SIDE 24

Bak rattet

FAVORITTER I FØRERHUSET

Guilty pleasures i førerhuset

Siv Pedersen fra Skreia har fått høre at musikksmaken hennes kan være litt harry.



SIV PEDERSEN
Alder: 51 • **Bosted:** Skreia • **Kjører:** Volvo 750 • **Arbeidsgiver:** Wigdal Transport

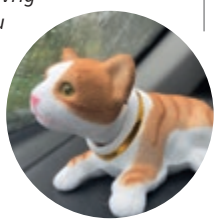
RUNE RUDBERG



I bilen går det i country og danseband. Dersom jeg skal trekke frem noen – og for å være litt ekstra harry – så må det være Rune Rudberg. Favorittsang? Ja, jeg kommer ikke utenom Ut mot havet. Jeg har vært ihuga fan i mange år, og hver gang Spotify kommer med den årlige favorittlisten min, så er han på topp.

PYNT MED DYR

For å lage det litt hyggelig har jeg noen pyntegjenstander. Jeg har en nikkekatt på dashbordet, den er riktignok bare fra Temu – der er det mye rart, og så har jeg et lyssatt skilt med hesten min på veggen bak i førerhuset. Hesten heter for øvrig Super Vabis, så du skjønner at jeg er ganske glad i Scania.



ENERGIDRIKK



Jeg drikker ikke kaffe, og de siste årene har det blitt en del energidrikk. Det har vel egentlig blitt en uvane. Det koster ganske mye penger, så det koster nok mer enn det gir energi. Favoritten er Monster Ultra Rosa, men nå så jeg at de har energidrikk på Biltema. Den er ikke så verst, og den koster jo mye mindre.



HAR MER PÅ LAGER: Kenneth Langdalen, leder for avdeling 617, ble tidligere i år fast medlem av forbundsstyret til YTF. Han er en av to forbundsstyremedlemmer fra logistikkdelen av bransjen.

Han «dumme» som sa ja

Det var ingen kø av kandidater da Kenneth Langdalen ble spurt om å bli tillitsvalgt. Elleve år senere representerer han over 250 kollegaer – og har lært at det ikke alltid lønner seg å være helt firkantet.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

Livet som tillitsvalgt startet i grunnen ganske så tilfeldig for Kenneth Langdalen fra Langhus, like sør for Oslo.

– Vi hadde en tillitsvalgt på lageret som trengte en assistent – en som kunne avlaste ham litt. Jeg var blitt litt kjent med ham, og en dag spurte han om jeg kunne tenke meg å bli tillitsvalgt.

– Og så ble du valgt?

– Ja, men det var jo ikke slik at det var så veldig mange kandidater, for å si det sånn. Jeg var nok han dumme som sa ja, alle de andre hadde vett nok til å holde seg unna, sier Langdalen og ler.

Men det var ingen dum idé å bli tillitsvalgt. I dag har han representert kollegaene ved Remas lager på Vinterbro i 11 år og har flere sentrale verv i YTF.

– Som tillitsvalgt får man mer innsikt i bedriften, og man får også en mer variert hverdag. Før dette satt jeg jo bare på trucken og kjørte rundt på paller.

– Noen tillitsvalgte forteller at arbeidet som tillitsvalgt er givende, men at det også får dem til å sette mer pris på oppgavene i selve jobben. Er det slik for deg?

– Ja, jeg synes det er godt å ha den variasjonen. Dersom det har vært mye jobb som tillitsvalgt, og kanskje noen krevende saker, så kan det være godt å sette seg på trucken, skru på radioen og ikke behøve å tenke på noen ting, sier Langdalen.

Han understreker at de fleste oppgavene som tillitsvalgt er hyggelige, men det kan også være saker som er vanskelige å håndtere.

– Det kan være oppsigelser eller oppfølging av sykefravær. Jeg synes særlig kombinasjonen av dem, altså når sykefravær ender med en oppsigelse, er det vanskeligste.

– Hvordan da?

– Jo, det er én ting å være med i et drøftelsesmøte om en oppsigelse der personen på sett og vis har satt seg i situasjonen selv. Men det er noe ganske annet å være med på et drøftingsmøte om oppsigelse på grunn av sykefravær. Da har du en kollega som sitter i en vanskelig situasjon, og en situasjon som ikke er selvforskyldt i det hele tatt.

Primus Motor

Navn: Kenneth Langdalen

Alder: 42

Yrke: Lagermedarbeider

Verv: Leder for YTFs avdeling 617, Rema Distribusjon Østlandet, sekretær i styret til YTF Logistikk og medlem i forbundsstyret til YTF

Avdelingen Langdalen leder, består både av lagermedarbeidere og sjåfører. Noen kantineansatte og kontormedarbeidere har også valgt å melde seg inn. I hverdagen står ikke henvendelsene fra medlemmene i kø, men denne høsten har risikoen for streik opptatt flere.

Det var satt av to dager til tarifforhandlingene, men allerede første dag ble det klart at partene ikke ville komme til enighet. Kravet om forskuttering av sykepenger var for tungt å svelge for NHO-forbundet.

– Jeg synes det var litt merkelig. For vår del, altså vi som jobber i Rema, så forskutterer allerede arbeidsgiveren sykepengene det første året. Da er det rart at det skal være så vanskelig for NHO Service og Handel å tariffeste at arbeidsgiver skal dekke de fire første månedene, sier Langdalen.

Da partene møttes til mekling i starten av september, strakk forhandlingene seg langt inn i nattetimene. Mekleren la frem en skisse til løsning klokken 05:15, som partene valgte å anbefale.

– Man får inntrykk av at dette var en prinsippsak for NHO. De ønsket å markere sin motstand mot å tariffeste forskutteringen, og ville ikke inngå noen avtale før oppgjøret gikk til mekling.

Dersom Langdalen hadde fått en dag i sjefsstolen til Rema 1000, vet han hva han ville brukt dagen til.

– Jeg ville sørget for at lagrene fikk mer makt, og da tenker jeg sett opp mot makten til butikkene. Da kunne vi fått jobbet med å jevne ut arbeidsbyrden på lageret. For det går veldig i bølger. Den ene uka må vi kjøre på med masse overtid, mens den neste uka sitter vi og venter på å ha noe å gjøre.

– Hvordan treffer overtiden dere?

– Det kan være at vi må inn og jobbe på lørdager, eller det kan være at tidligvakten starter fire på morgenen i stedet for klokken seks.

Langdalen vet at butikkene har begrenset plass til å lagre varer, men han tror vareflyten fortsatt kan bli bedre.

– Jeg vet at de har klart å jevne dette ut i Danmark ved å lage et system der butikkene i større grad må forholde seg til faste og planlagte leveringsdager.

Som tillitsvalgt har Langdalen en fast kontordag i uken, men han står også fritt til å bruke mer tid på rollen ved behov.

– Jeg tror den faktiske tiden jeg bruker tilsvarer omtrent en halv stilling. Det blir noe fravær på grunn av styremøter og møter i YTF. Nå i september var det for eksempel lønnsforhandlinger, tur til Brussel med YTF og et par møter i styrene i Rema. Til sammen tok det over halve måneden.

Langdalen er ansattrepresentant i styrene til Rema Distribusjon Norge og Rema 1000 Norge. Han er i tillegg sekretær i YTF Logistikk og medlem i YTFs forbundsstyre.

– Går det greit å få tid nok til oppgavene?

– Ja, det er ikke noe problem. Arbeidsgiver er tydelig på at det er greit at de ansatte er organiserte. For dem er det praktisk og effektivt.

– Men hvordan fungerer det for kollegaene dine? Må de stadig jobbe hardere fordi du er i et møte?

– He-he, nei, men jeg tror de planlegger ut fra at jeg ikke er der. Når jeg kommer, er vi heller litt ekstra godt bemannet. Jeg opplever at arbeidsgiver er fleksibel, og jeg prøver å være det samme tilbake. Dersom det er krise og mye sykefravær, så flytter selvfølgelig jeg på tillitsvalgtdagen og trår til der det trengs. Det skal ikke være helt firkantet.

Selv om han ikke vil være «helt firkantet», innrømmer Langdalen at han kanskje har blitt akkurat det i enkelte settinger tidligere. For eksempel da han for noen år siden ble valgt til styreleder i sameiet der han bor.

– Det gikk jo ganske dårlig. Jeg ble kastet ut.

– Hva skjedde?

– Jeg fikk valget: Enten så måtte jeg trekke

Primus Motor

I spalten *Primus Motor* møter du mennesker som med sitt engasjement og arbeid skaper verdi for YTFs medlemmer. Vi gir plass til dem som står på for fellesskapet og gjør arbeidslivet litt bedre for alle.



GIGANTLAGER: En palle med varer passerer i bakgrunnen mens Kenneth Langdalen viser frem gigantlageret til Rema.

meg som styreleder, eller så trakk resten av styret seg. Og bakgrunnen var nok at de opplevde meg som veldig firkantet på hva jeg mente styret hadde lov til, og hva styret ikke hadde lov til. Jeg forholdt meg strengt til reglene, men det fungerte dårlig.

Det endte med at Langdalen trakk seg. Det er han i dag fornøyd med.

Når han ikke jobber på lageret til Rema, bruker Langdalen mye tid på musikk. Han har et lidenskapelig forhold til rock og bruker mye tid og en god del penger på konserter.

– Dersom du skal introdusere noen for den viktigste rockemusikken som er skapt, hvilke fem band ville du dradd frem først?

– Oi, det er jo så mye å ta av. Jeg vet nesten ikke hvor jeg skal starte. Men det måtte kanskje blitt Guns N' Roses, Rolling Stones, Metallica, Iron Maiden og kanskje noe med Alice Cooper.

Avdeling 617

Avdeling 617, Rema Distribusjon Østlandet, har 252 medlemmer. Medlemmene er både lagermedarbeidere og sjåfører.

Drøye 200 av medlemmene jobber ved Remas lager på Vinterbro. Videre har avdelingen litt over 40 medlemmer i Kolly, et distribusjonsselskap eid av Rema. Resten av medlemmene jobber hos underleverandører til Rema-lageret.

– Hva er det beste albumet fra Guns N' Roses?

– Uten tvil det første, Appetite for Destruction.

Avdeling 617 består i dag av 252 medlemmer. Rekrutteringen går litt opp og ned, men avdelingen kan friste med noen ekstra lokale fordeler for de som organiserer seg.

– Vi har en fergetur for medlemmene hvert år, og da er vi rundt 30 stykker som tar en tur med danskebåten eller Kiel-ferga. De turene er populære.

Populære er også de tre tilhengerne avdelingen eier og som de ansatte kan låne.

– Det er vanlige tilhengere til bil. Vi har ikke logo på dem, eller noe slikt, men alle vet at det er vi som låner ut tilhengerne. Og det er en veldig praktisk og synlig ting vi kan hjelpe med. ●

Valgte Norge først i Europa

Den kinesiske bussprodusenten Yutong valgte Stokke i Vestfold da selskapet nylig åpnet sitt første komplette servicesenter i Europa.

I løpet av få år har Yutong blitt den største bussleverandøren i det norske markedet.

Den kinesiske produsenten har solgt over 1600 busser i det norske markedet, og selskapets busser er allerede godt synlige i trafikkbildet. Denne høsten satser Yutong videre i det norske markedet og øker tilstedeværelsen med åpningen av et eget servicesenter.

Det nye senteret er plassert i Borgeskogen Næringspark i Stokke i Vestfold. Ifølge Yutong er dette det første fullverdige servicesenteret selskapet åpner i Europa.

Senteret, som har et bygningsareal på 6100 kvadratmeter, skal tilby klargjøring, reparasjoner, testing, reservedelsforsyning og opplæring.

Kunder, samarbeidspartnere og bransjemediene var invitert da senteret ble åpnet i starten av september.



VALGTE VESTFOLD: Det nye senteret ligger godt plassert for å gi Tide service på deres busser i Vestfold. Men senteret skal også levere service til alle andre operatører som kjører Yutong i Norge.



OPPLÆRING: Kai Shen har fått jobben som opplæringsansvarlig ved det nye servicesenteret. Her viser han frem panelet som brukes når mekanikere eller andre skal få opplæring i hvordan man finner feil på klimaanlegget. Foto: Øyvind Henriksen

Yutongs servicesenter

Bygningsareal: 6.100 m²
Reservedelslager: 2.300 m²

- Sju service- og reparasjonsplasser
- Rundt 4.500 ulike originaldeler på lager, til en verdi av 8,5 millioner euro
- Egen testlinje for busser og eget opplæringssenter





SNORKLIPPING: Teknisk leder i Connect Bus, Frode Sand, (lengst til venstre) og teknisk direktør i Tide, Jan-Helge Sandvåg (nr. fem fra venstre) var begge med på den symbolske snorklippingen da senteret ble åpnet. Mellom dem står Jack Li som leder Yutongs virksomhet i Sentral- og Nord-Europa, Geng Hongzhou fra den kinesiske ambassaden og Wang Wentao fra Yutongs konsernledelse i Kina. Foto: Øyvind Henriksen



DELELAGER: Det 2300 kvadratmeter store delelageret rommer rundt 4500 ulike originaldeler til en samlet verdi av 8,5 millioner euro. Foto: Yutong



VIKTIG ROLLE: Andrei Costin Nicolae er driftsleder ved det nye senteret og har hatt ansvaret for rekrutteringen av teamet med mekanikere og teknikere. Nicolae lover å være lett tilgjengelig på telefonen når mekanikere og andre ansatte hos operatørene trenger hjelp. Foto: Yutong

En liten del av Norge

Yutong har vokst seg store i Norge, men visste du at Oljefondet har aksjer i den kinesiske bussprodusenten? Ved utgangen av juni eide Oljefondet aksjer verdsatt til 472 millioner kroner i Yutong Bus. Det tilsvarer en eierandel på 0,55 prosent.



NY MODELL: Under åpningen viste Yutong også fram den nye helelektriske leddbussen U18 BRT, som er 18,7 meter lang og har plass til opptil 101 passasjerer. Foto: Øyvind Henriksen

DE NYE DØGNHVILEPLASSENE
SIDE 28

PÅ KALENDEREN
SIDE 32

Agenda

PÅ AGENDAEN

YTF vil kjempe mot urimelige gebyrer

Statens vegvesen kan nå gi sjåfører bot for fiskeavrenning. YTF er sterkt kritisk og vil ta saken for medlemmer som får gebyr for avrenning sjåføren ikke kan klandres for.

Tekst: Adrian Pracon

Regjeringen har vedtatt å innføre overtredelsesgebyr ved ulovlig avrenning fra kjøretøy. Sjåfører kan få gebyr på 2000 kroner, mens transportforetak kan ilegges 20 000 kroner. Både YTF og Norges Lastebileier-Forbund har vært sterkt kritiske til de nye reglene. YTF mener gebyrene kan ramme sjåfører for forhold de ikke har kontroll over.



– Vi skal ha trygge veier, og avrenning må tas på alvor. Men sjåføren skal ikke betale for at fisken er for varm eller kassene utette når lasten blir levert til transport, sier forbundsleder Trude Sande (på bildet).

Det er avsender som styrer nedkjølingen før lasting og velger emballasje. Selv om sjåføren holder riktig temperatur i bilen, kan avrenningen fortsette, påpeker Sande.

Samferdselsdepartementet opplyser at ansvar og skyld skal vurderes i hver enkelt sak. Gebyrvedtak kan påklages, og det kan søkes om at gebyret frafalles.

YTF vil følge praktiseringen av reglene og ta saken for medlemmer som får gebyr for avrenning som skyldes forhold de ikke kan klandres for.

– Får du et slikt gebyr, skal du kontakte oss. Vi vil hjelpe deg med å få saken vurdert og bestride gebyret dersom det ikke er grunnlag for å holde deg ansvarlig. Du skal ikke stå alene i dette, sier Sande.

Sakte fremover for nye døgnhvileplasser

Opprettelsen av nye døgnhvileplasser går ikke akkurat i rakettfart. Flere forsinkelser demper farten. – Det går for sent, sier leder for YTF Logistikk, Harald Hallem.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

En gjennomgang av pågående byggeprosjekter for døgnhvileplasser viser at det til neste år kun vil åpnes fire nye døgnhvileplasser i Norge.

I tillegg kommer oppgraderinger og nye avtaler på noen eksisterende plasser.

Gjennomgangen viser at flere av hvileplassene som åpner til neste år, opprinnelig var planlagt med åpning i år.

Ved Grenlandsporten på E18 i Telemark skulle en ny døgnhvileplass etter planen åpne i sommer. Så sent som i januar i år ble denne tidsplanen kommunisert i en pressemelding fra Statens vegvesen, men sommeren kom og gikk, og nå er åpningen skjøvet på til november.

I september i fjor varslet Statens vegvesen at en ny døgnhvileplass skulle åpnes på Åmli i Agder langs riksveg 41 i løpet av høsten. Noen måneder senere, i januar, var åpningstidspunktet endret til «i løpet av 2026». Men åpningen lar vente på seg, og nå er det ikke ventet at hvileplassen blir offisielt åpnet før over nyttår.

Historien gjentar seg ved den planlagte døgnhvileplassen på Stormyra i Heim kommune. Like ved krysset der E39 og fylkesveg 680 møtes, skulle det etter planen åpnes en ny døgnhvileplass i september, skrev Statens vegvesen i en pressemelding i mai. Men åpningen er utsatt, og den vil – etter det Yrkestrafikk får opplyst – skje i første kvartal til neste år.

Leder for YTF Logistikk, Harald Hallem, er oppgitt over hvor lang tid det tar å få bygd nye plasser.

– Byråkratiet tar så lang tid. Det går for sent. Det er fortsatt stor mangel på plasser, og vi forstår jo at det vil vedvare når utbyggingen går i dette tempoet, sier Hallem.

Han mener situasjonen er særlig krevende rundt de store byene.

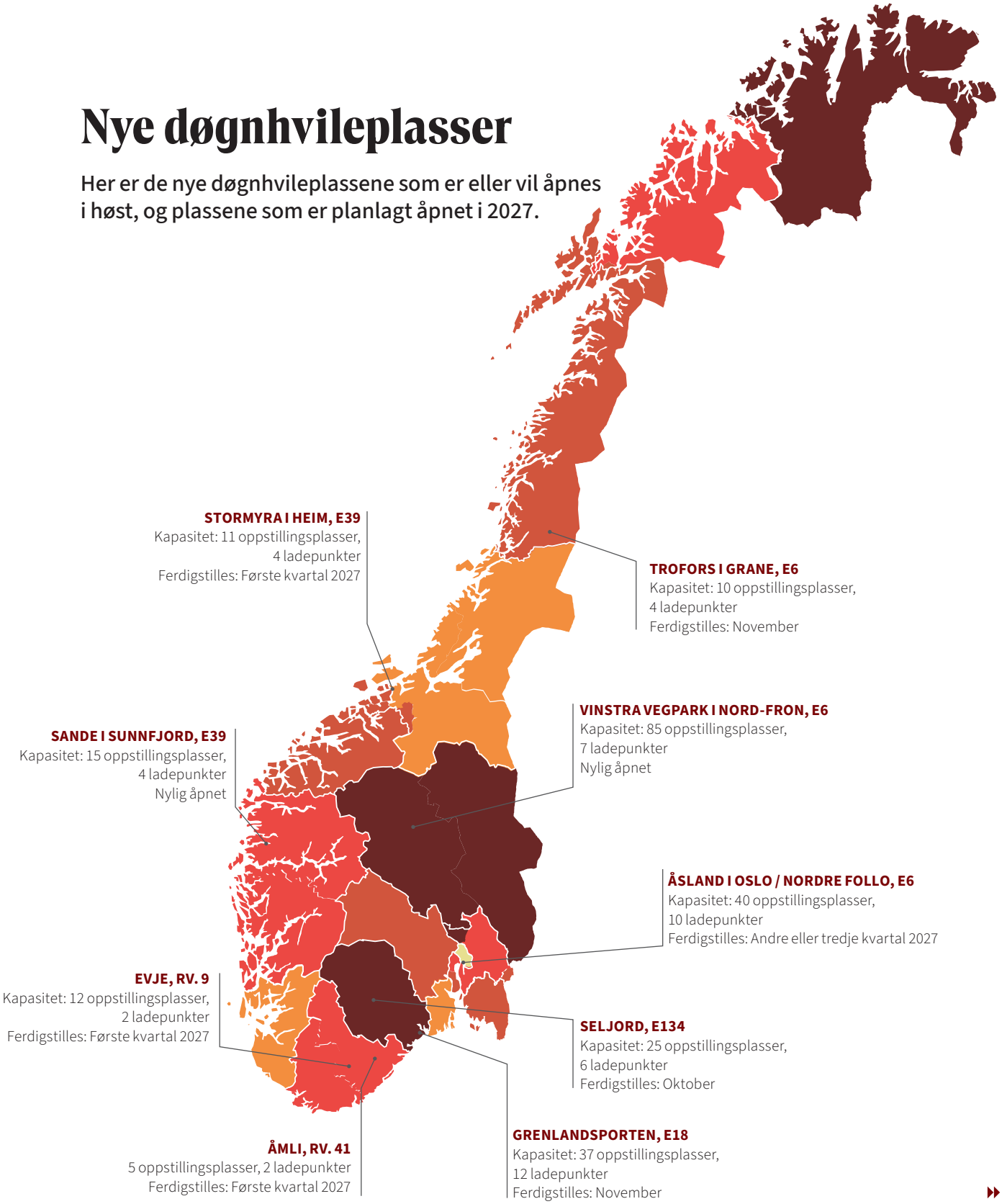
– Rundt Oslo er det jo nesten ingen plasser. Skal du få plass på Fugleåsen, må du komme før fire på ettermiddagen. Hele plassen er tatt av sjåfører fra utlandet som står der og venter på levering fra utlandet som de kan ta videre.

I august i fjor ba Statens vegvesen om tilbud fra aktører som kunne etablere og drifte 100 oppstillingsplasser fordelt på flere steder langs E18 mellom Asker og Sande. Ifølge utlysningen skulle døgnhvileplassene være klare senest 1. september 2027. Slik ble det ikke.

Etter å ha mottatt flere tilbud valgte Vegvesenet å avlyse anbudsrunden. Årsaken var at ingen av tilbudene tilfredsstilte kravene som var satt. Den opprinnelige utlysningen var et samarbeid mellom region øst og region sør i Statens vegvesens divisjon for drift og vedlikehold. I region sør (som starter ved Drammen) planlegges det nå en ny utlysning for å få til en avtale om leie langs E18 i nordre del av Vestfold, for eksempel i Sande kommune.

Nye døgnhvileplasser

Her er de nye døgnhvileplassene som er eller vil åpnes i høst, og plassene som er planlagt åpnet i 2027.



Hva er din favoritt døgnhvileplass?



Gunnar Bøhler Vatten

Kjører tankbil over hele landet for Litra Gass

– Jeg liker å stoppe hos YX på Vågå. Der har de den beste burgeren jeg vet om. Jeg prøver å stoppe der hver gang jeg kjører forbi, også når jeg ikke skal ha døgnhvile, sier Vatten og ler.

– Hva slags fantastisk burger er dette?

– Det er jo selveste Vågåburgeren. Den har friterte løkringer, sprøstekt løk, bacon og dressing.

Vatten går også god for de sanitære forholdene på plassen. Man kan betale for tilgang til dusj og toaletter med OK standard.

– Har du noen døgnhvileplasser du styrer unna?

– Ja, det er Fugleåsen på Langhus. Hver gang jeg har vært der, har det vært elendig. Og jeg har hørt om folk som har opplevd tyveri der. Nå begynner det å bli lenge siden jeg sist var innom, minst to år siden.

Harald Hallem

Kjører kjølevarer over hele landet for Litra Thermo



– Jeg har vel ikke noen åpenbare favorittplasser, men det er store forskjeller på dem. Jeg synes vel at hvileplassen ved YX i Saltdal er veldig bra. Der er det ryddig og pent, og ikke noe tull.
– Jeg synes også den på Gol var bra en gang i tida, men det er lenge siden jeg har vært der nå. Også har jeg hørt mye bra om hvileplassen ved YX i Lillesand.

– Har du noen plasser du bevisst styrer unna?
– Nei, egentlig ikke.



Stian Moen Deroutte

Kjører kjølevarer mellom Oslo og Stavanger for Proline Transport

– Lillesand YX er veldig bra. De har en bensinstasjon som stenger klokka elleve og åpner klokka seks, så det er ikke døgnåpne. Men har tilgang på toalett og dusj og sånne ting. Det har bra kvalitet og er veldig bra rengjort. Du kan kjøpe tilgang hver gang eller et årsabonnement for 500 kroner.
Lillesand YX har 25 oppstillingsplasser.
– Jeg liker også døgnhvileplassen på Lonelier, mellom Kristiansand og Mandal. Der får du mat hele døgnet, og det er gratis dusj og toalett for lastebilsjåfører.

– Er det noen plasser du styrer unna?
– Ja, det må bli døgnhvileplassen på Kjellstad på E18 ved Lier. Der er det masse søppel og folk bare kaster fra seg hva de vil. Folk parkerer hengere der, og det er umulig å få parkert. Jeg stopper der bare hvis jeg må, men jeg prøver å styre unna. Kvaliteten blir bare dårligere og dårligere der.

KURS- OG MØTEKALENDEREN

YTF-konferansen

Oslo: 24. og 25. november

YTF-konferansen er en årlig samling for tillitsvalgte i Yrkestrafikkforbundet, med både faglig program og sosialt samvær. Målet for konferansen er å gi deltagerne faglig påfyll, motivasjon og tettere kontakt med organisasjonen og andre tillitsvalgte.



Foto: Scandic

Ved spørsmål om kurs, ta gjerne kontakt med organisasjonssekretær Håvard Bovim Galtestad på havard@ytf.no.

Ungsamlingen



Foto: Adrian Pracon

Oslo, 23. og 24. november

Samlingen er for alle medlemmer i YTF som er 35 år eller yngre. Man trenger ikke ha et tillitsverv for å få være med. Temaer på konferansen blir blant annet mental helse og rettigheter for unge arbeidstakere. Deltakerne skal også delta i diskusjonen om hva YTF Ung skal jobbe mot.

Dato	Kurs / møte	Målgruppe	Sted	Landsdel
13.-15. oktober	Trinn 2	Tillitsvalgte som har Trinn 1-kurs	Stjørdal	Nord- Norge og Midt-Norge
26.-27. oktober	Kvinnesamling	Tillitsvalgte kvinner	Oslo	Hele landet
28.-29. oktober	Hovedavtalekurs	Bedriftstillitsvalgte som har trinn 1	Gardermoen	Hele landet
3.-5. november	Trinn 2	Tillitsvalgte som har Trinn 1-kurs	Bergen	Sør-, Vest- og Østlandet
17.-19. november	Trinn 3	Bedriftstillitsvalgte	Gardermoen	Hele landet
24.-25. november	Ungsamlingen	Tillitsvalgte	Oslo	Hele landet
24.-25. november	YTF-konferansen	Tillitsvalgte	Oslo, Holmenkollen	Hele landet

YTFS ADVOKATER SVARER
SIDE 34

SJÅFØR TRENTE SEG TILBAKE
SIDE 36

YTF hjelper deg

RETT PÅ SAK

Mistet førerkortet etter skjult feil i lasten

Da flere forskalingselementer falt av en lastebil og traff en personbil, ble et YTF-medlem fratatt førerkortet på stedet. Politiet mente lasten ikke var godt nok sikret, og sjåføren sto plutselig uten mulighet til å arbeide.

Medlemmet hadde kjørt samme type last hele uken. Lasten var pakket før transport, mens hans oppgave var å kontrollere og sikre den før avreise. På ulykkesdagen ble lasten sikret på vanlig måte med stropper og hjørnekasser, og han fant ingen synlige feil under kontrollen.

Da saken kom opp for retten med bistand fra YTF, viste vitneforklaring og dokumentasjon at forskalingslemmene var pakket feil før sjåføren overtok ansvaret. Det ble forklart at lasten ikke var stablet i tråd med rutinene, og at feilen ikke kunne oppdages ved en ordinær visuell kontroll.



Jeannette Kvamme
Advokat i YTF

Retten la vekt på arbeidsfordelingen og at sjåføren hadde utført den kontrollen som med rimelighet kunne forventes av ham. Det var derfor tvilsomt at han kunne ha handlet annerledes. Politiets begjæring om fortsatt førerkortbeslag ble ikke tatt til følge.

Saken viser at et uhell ikke automatisk betyr at sjåføren har gjort noe galt. Når førerkortet står på spill, kan arbeidsfordeling, rutiner, dokumentasjon og vitneforklaringer bli avgjørende.

– Når medlemmer risikerer å miste både førerkort og inntekt, er det viktig å få fram hele hendelsesforløpet. Alle relevante opplysninger må på bordet før ansvaret plasseres, sier YTF-advokat Jeannette Kvamme.

SPØR ADVOKATENE

Har du spørsmål til våre advokater? Du kan sende dine spørsmål til advokatene@ytf.no, eller du kan ringe oss på 406 03 700.

I hver utgave av Yrkestrafikk kan du lese et utvalg av spørsmål som har kommet inn og svarene fra advokatene. Ved bruk i Yrkestrafikk blir spørsmålene anonymiserte.

Trekk i lønn

Jeg jobber som taxisjåfør. I løpet av en arbeidshelg klarte jeg ved et uhell å rote bort nøkkelen til taxien. Nå har sjefen min sagt at han vil trekke meg i lønn for kostnadene ved å få laget ny nøkkel.

Svar: Som hovedregel kan arbeidsgiver ikke trekke deg i lønn eller feriepenger fordi du har påført virksomheten et tap eller en skade.

Selv om arbeidsgiver mener at du er ansvarlig for tapet, gir det normalt ikke rett til å trekke beløpet direkte fra lønnen din. Dersom arbeidsgiver mener å ha et erstatningskrav mot deg, må spørsmålet som hovedregel avklares særskilt.

Det finnes enkelte unntak, men terskelen er høy. For at arbeidsgiver skal kunne trekke deg i lønn for skade eller tap du har påført virksomheten, må du som utgangspunkt ha handlet forsettlig, altså med vilje, eller grovt uaktsomt. Vanlige feilvurderinger eller hendelige uhell vil normalt ikke være tilstrekkelig.

I tillegg krever loven at du skriftlig erkjenner erstatningsansvaret før arbeidsgiver kan foreta lønnstrekk. Du bør derfor være forsiktig med å signere dokumenter eller avtaler uten å ha vurdert konsekvensene først.

Dersom arbeidsgiver varsler lønnstrekk eller ber deg signere en avtale om tilbakebetaling, anbefaler vi at du tar kontakt med YTF før du godtar noe. Vi kan da vurdere om lønnstrekket eller kravet er lovlig.

Endring av arbeidstid

Jeg har jobbet som lastebilsjåfør i samme bedrift i flere år. Siden jeg ble ansatt har jeg hovedsakelig kjørt dagskift, og dette har vært praksis gjennom hele arbeidsforholdet. Nå har arbeidsgiver begynt å sette meg opp på betydelig mer nattkjøring enn tidligere. Dette gjør det vanskelig for meg å få familielivet til å gå opp, og jeg trives heller ikke med å jobbe natt. Kan arbeidsgiver endre arbeidstiden min på denne måten?

Svar: Arbeidsgiver har en viss adgang til å organisere, lede og fordele arbeidet gjennom styringsretten. Dette kan også omfatte enkelte mindre endringer i arbeidstid og turnus.

Samtidig finnes det grenser for hvor store endringer arbeidsgiver kan gjøre uten ditt samtykke eller gjennom en såkalt endringsoppsigelse, som krever saklig grunn.

Vurderingen vil blant annet avhenge av hva som står i arbeidsavtalen, hva som har vært praktisert og hvor omfattende endringen er. Jo mer omfattende endringen er, desto mindre er sannsynligheten for at arbeidsgiver kan gjennomføre den uten samtykke eller uten saklig grunn.

En permanent endring fra dagarbeid til nattarbeid vil ofte bli ansett som en vesentlig endring av arbeidsforholdet. Dette er imidlertid en konkret vurdering som må gjøres i hver enkelt sak.

Vi anbefaler derfor at du tar kontakt med

VÅRE ADVOKATER



JEANNETTE KVAMME
Advokat



JOSEFINE WÆRSTAD
Advokat



MARIUS TRÆLAND
Advokat



NORA ARNKVÆRN
Advokat



SIRI DANNEVIG
Advokat

YTF så fort som mulig dersom du opplever slike endringer. Dersom du er uenig i endringen, bør du også gjøre arbeidsgiver oppmerksom på dette og ikke gi ditt samtykke til endringen. Samtidig anbefaler vi som hovedregel at du innretter deg etter arbeidsgivers pålegg mens saken vurderes.

Sykdom i ferien

Jeg hadde tre ukers sommerferie i juli. Etter noen dager på ferie ble jeg syk og måtte oppsøke lege. Resten av ferien ble i praksis tilbrakt på hotellrommet og hjemme med sykdom, og jeg fikk ikke gjort det jeg hadde planlagt.

Da jeg kom tilbake på jobb, fortalte en kollega at det kan være mulig å få tilbake feriedagene dersom man blir syk i ferien. Stemmer dette?

Svar: Ja, dersom du blir syk i ferien, kan du ha krav på å få feriedagene tilbake. Forutsetningen er at du er helt arbeidsufør og kan dokumentere dette med legeerklæring.

Dersom du blir syk før ferien starter, kan du kreve at ferien utsettes. Blir du syk mens ferien pågår, kan du kreve tilsvarende antall feriedager utsatt og tatt ut senere.

Det er viktig at du oppsøker lege og får dokumentert sykdommen. Mange tror det er nok å være sykmeldt, men det avgjørende er at du kan dokumentere at du var arbeidsufør i ferien. Dette gjør du ved å få en legeerklæring fra legen din som sier at du var for syk til å avvikle ferie.

– Dersom du blir syk før ferien starter, kan du kreve at ferien utsettes. Blir du syk mens ferien pågår, kan du kreve tilsvarende antall feriedager utsatt og tatt ut senere.

Kravet om å få tilbake feriedagene må også fremsettes overfor arbeidsgiver. Det må gjøres så snart som mulig etter at du er tilbake på jobb. Dersom du ble syk før ferien startet, må du sette frem kravet senest siste arbeidsdag før ferien din skulle begynne. Vi anbefaler at du setter frem kravet skriftlig, slik at det ikke blir noe tvil senere om at du ga beskjed til riktig tid.

Dersom arbeidsgiver avslår kravet ditt, anbefaler vi at du tar kontakt med oss. Send gjerne over legeerklæringen og arbeidsgivers begrunnelse, så kan vi vurdere saken nærmere.



Trente seg tilbake i arbeid

Morten Åsenhus tenkte først at fysioterapeuten bare pratet tull. I dag takker han henne for at han fant veien tilbake til jobben bak rattet.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

Lastebilsjåfør Morten Åsenhus (57) fra Steinkjer hadde vært sykmeldt med store ryggsmerter i et halvår da fysioterapeuten kom med én dårlig nyhet og én god nyhet.

Den dårlige nyheten var at hun skulle slutte på klinikken der Åsenhus fikk sin fysioterapibehandling. Den gode nyheten var at hun skulle starte i en ny jobb og lurte på om Åsenhus ville benytte seg av et kurstilbud der.

Den nye jobben til terapeuten var i Frisklivssentralen, et kommunalt og gratis tilbud for personer som trenger støtte til å endre levevaner og mestre helseutfordringer (se faktaboks).

Åsenhus takket ja til tilbudet. Det har han ikke angret på. Tilbudet besto i to ukentlige gruppetimer med trening, både inne og utendørs. I timene ble det trent styrke og kondisjon. I tillegg fikk deltakerne som ønsket det søvnrådgivning og kostholdsrådgivning.

– I starten var jeg jo skeptisk. Jeg tenkte at fysioterapeuten bare pratet tull. Men hun gjorde jo ikke det, og jeg må gi all ære og en stor takk til henne for det jeg har lært, forteller Åsenhus.

– ***For du var ikke så glad i fysisk aktivitet?***

– Nei, jeg så ikke nytteverdien i det, for å si det sånn. Og det var egentlig litt flaut også, for jeg hadde ikke akkurat reklamert

Hva er en frisklivssentral?

- Det finnes i dag frisklivssentraler i de fleste norske kommuner.
- Sentralene tilbyr gratis hjelp og rådgivning til personer som er syke eller som har økt risiko for sykdom. Mange av sentralene arrangerer kurs eller gruppetimer. Tilbudet brukes for å begrense utvikling av sykdom og som en del av behandlings- og/eller rehabiliteringsforløp.
- Sentralene kan i tillegg tilby kurs i mestring av depresjon og belastning, veiledning ved søvnvansker og samtaler om alkoholvaner.
- Man kan bli henvist til en frisklivssentral av fastlegen, annet helsepersonell eller Nav. Men man kan også kontakte sentralene direkte, uten henvisning.

Kilde: Helsedirektoratet



for fysisk aktivitet selv.

Åsenhus fikk treningstimer og rådgivning i halvt år, og ble stadig bedre. Han trente også på egenhånd på et treningsstudio og jobbet særlig med å trene opp musklene rundt ryggtavla slik at ryggen skulle bli sterkere.

I tillegg til gruppetimene takket Åsenhus ja til tilbudet om å få rådgivning for søvn og kosthold.

– Jeg var ikke kraftig overvektig, men det gjorde ikke noe om jeg krympet litt, for å si det sånn. Jeg har ikke gjort så store endringer i kostholdet, men jeg har blitt mer bevisst. Det har for eksempel blitt mye mindre sjokolade, selv om jeg ikke alltid lykkes med å styre unna.

– Jeg sluttet også å røyke på denne tida, og det har naturlig nok også hatt en effekt.

Bakgrunnen for sykmeldingen til Åsenhus er ikke ukjent blant yrkessjåfører. Da Åsenhus til slutt ble sykmeldt, hadde han allerede hatt vondt i ryggen en god stund.

– Fysioterapeuten mente at det var stressrelatert, og det tror jeg stemmer. I perioder gikk det greit, men når presset på jobb ble hardere så fikk jeg høye skuldre og dårlig rygg.

Etter flere år med langtransport reagerte kroppen negativt da Åsenhus startet opp i sin nåværende jobb med levering av dagligvarer til Coop-butikkene.

– Jeg kjørte i flere år listverk for Södra ut fra distribusjonslageret deres i Namsos. Det var mye langkjøring, ofte helt opp til Finnmark. Da lageret ble lagt ned, startet jeg i jobben jeg har nå. Det er en fin jobb, men den er mer fysisk. Etter at jeg hadde sittet mye i ro i mange år, ble det en brå overgang for kroppen og ryggen klarte ikke å følge med.

Etter noen måneder med trening ble sykmeldingen redusert til 50 prosent, før han

TILBAKE BAK RATTET: Morten Åsenhus, sjåfør og hovedtillitsvalgt i Kristensen Transport, fikk helsa og arbeidsevnen tilbake etter at han deltok på kurs og gruppetrening i regi av den lokale frisklivssentralen.



TRENINGSPARK: Morten Åsenhus viser frem treningsapparatene som er satt opp utenfor helsehuset i Steinkjer. De fine apparatene var ikke på plass da Åsenhus deltok på gruppetimene til frisklivssentralen, men deltakerne fikk til god trening også den gang.

> *Etter noen måneder med trening ble sykmeldingen redusert til 50 prosent.*

litt senere ble helt friskmeldt. I dag – fem år senere – er Åsenhus fortsatt i full jobb og har tatt med seg mye av det han lærte på kurset.

Åsenhus likte å trene i grupper, men det er vanskeligere når han er tilbake i full jobb med turnusarbeid. Han jobber i en toukersturnus, der arbeidstiden strekker seg fra halv syv på morgenen til åtte, ni eller ti på kvelden.

– Det har gjort det litt vanskelig å følge opp. Og det er synd, for vi som gikk på gruppetilbudet, ble en veldig sammensveiset gjeng.

– Men du trener fortsatt?

– Ja, jeg trener relativt fast. Jeg har månedskort på det lokale bassenget, og der kan jeg også ta badstue og bruke massasjedusjen på ryggen. Den hjelper veldig godt. Det er det som gjør at jeg kan jobbe i dag. Det er jeg sikker på. Akkurat nå har bassenget vært stengt en periode på grunn av vedlikeholdsarbeid, så da har jeg ikke fått trent på en stund, og det kjennes på kroppen.

– Hva tenker du er det viktigste du lærte gjennom kurset?

– Det var fint å bli minnet på viktigheten av god løfteteknikk, men for meg var det viktigste hvordan jeg merket at treningen var nyttig og at kroppen responderte. Så det viktigste jeg står igjen med, er at trening hjelper. ●

TRETTI TUSEN FINE TING

YS Innbo



Vi forsikrer alt du har. Innboforsikringen dekker blant annet tyveri, brann og vannskader. Som medlem i Yrkestrafikkforbundet får du forsikringen til en ekstra lav pris. Og er du under 30 år – får du 30 % rabatt.

Les mer på gjensidige.no/ys

YRKESTRAFIKK FORBUNDET

Gjensidige

Til minne om Erling Bakken

Det var med stor sorg vi mottok budskapet om at Erling Bakken har gått bort. Erling hadde en lang karriere i Yrkestrafikkforbundet som strakte seg over mer enn 35 år.

Erling hadde bakgrunn som bussjåfør og ble tillitsvalgt i Bærums Forenede Bilruter i 1960. I 1971 ble han ansatt som opplysningssekretær i Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF), som i år 2000 endret navnet til Yrkestrafikkforbundet.

Med seg til forbundskontoret hadde Erling erfaring fra sjåføryrket. I 1980 ble han forhandlingsleder og i 1994 overtok han som generalsekretær etter Arnold Haukedal. Han fortsatte som forhandlingsleder fram til 1998, da han gikk over i rollen som spesialrådgiver med hovedansvar for interninformasjon. Gjennom disse oppgavene fikk han stor betydning både for forbundets daglige virksomhet og for arbeidet med medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår.

Det ble sagt at det Erling ikke visste om forbundet, ikke var verdt å vite. Erling hadde en omfattende kunnskap om organisasjonen, bygget opp gjennom mange års engasjement og arbeid. Med førstehåndskunnskap om utviklingen av tariffavtalene var han helt sentral i tariffarbeidet. For nye medarbeidere var han en av veteranene som representerte uvurderlig erfaring og kontinuitet.

Erling var æresmedlem i YTF. På landsmøtet i Trondheim i 2021 ble han og andre æresmedlemmer hyllet med blomster og trampeklapp – en varm anerkjennelse fra organisasjonen han hadde viet så mye av sitt yrkesliv til.

Flere av oss som arbeider i YTF i dag, hadde gleden av å jobbe sammen med Erling. Vi vil huske ham for hans store kunnskap og innsats, men også som en god kollega og et godt menneske. Han har satt varige spor i forbundet, og vi minnes ham med varme, respekt og takknemlighet. Vi minnes en høyt verdsatt kollega og en hedersmann.

Våre tanker går til hans kone Anne og hans nærmeste.

Trude Sande, forbundsleder
Linda Jæger, generalsekretær



HØYT VERDSATT KOLLEGA: Erling Bakken, tidligere generalsekretær og forhandlingsleder i Yrkestrafikkforbundet, gikk bort 10. september 2026. Her er Bakken fotografert under YTFs landsmøte i Trondheim i 2021. Foto: Ole Martin Wold

Mats Flåtten er YTFs nye politiske rådgiver

YTF trapper denne høsten opp arbeidet inn mot de politiske miljøene. Satsingen gjøres blant annet gjennom ansettelsen av en politisk rådgiver.

Tekst: Øyvind Henriksen



ENGASJERT: Mats Flåtten på talerstolen under landsmøtet til Høyre i fjor. Foto: Unge Høyre

Mats Flåtten (25) fra Sandefjord er ansatt som politisk rådgiver i YTF. Flåtten kommer fra en stilling som kommunikasjonsrådgiver i Unge Høyre. Til tross for sin relativt unge alder har Flåtten allerede betydelig erfaring fra politiske miljøer. Han ble folkevalgt allerede som 17-åring og representerer i dag Høyre i Vestfold fylkeskommune.

Generalsekretær Linda Jæger sier YTF gjennom ansettelsen av en egen politisk rådgiver styrker organisasjonens politiske arbeid.

– Vi ønsker med dette å sikre at YTF har kapasitet til å være til stede på flere politiske arenaer og gjennomføre flere møter med Storting og departement. En politisk rådgiver vil også være en viktig støttespiller for forbundsleder og politisk ledelse for øvrig, sier Jæger.

Hun understreker at YTF er partipolitisk uavhengig, men at forbundet jobber aktivt med politiske saker som berører medlemmenes arbeidshverdag og rammene til de næringene hvor vi organiserer medlemmer.

Stillingen som politisk rådgiver ble lyst ut i vår, og ifølge Jæger kom det inn søknader fra mange svært sterke kandidater.

– Vi valgte å ansette Mats Flåtten da han svarte meget godt på spørsmålene om hvordan YTF kan innrette vårt fremtidige politiske arbeid. Videre har han svært relevant erfaring fra både yrkesliv og politiske verv, sier Jæger.

Flåtten startet i jobben 1. oktober.

– Jeg har gledet meg veldig til å starte. Jeg søkte på stillingen fordi jeg hadde lyst til å prøve å gjøre noe utenfor partiet, og jeg mener at transportbransjen er en veldig spennende bransje og en viktig del av arbeidslivet, sier Flåtten.

– Har du fått tenkt mye på hva du vil gjøre i jobben?

– Ja, det tenker jeg på hver dag. Det blir naturligvis å bistå Trude i forberedelser til møter og debatter, men jeg har også lyst til å være en rådgiver for tillitsvalgte og medlemmer som ønsker hjelp med lokalpolitiske saker. Det er mange politiske saker i lokalmiljøene som påvirker YTFs medlemmer, sier Flåtten og peker blant annet på veisikkerhet og anbudsrunder. ●


Nordea
Medlemstilbud på billån fra Nordea
Som medlem av YTF får du et av Norges beste billån, med rente fra 6,35 %
Søk lån til bil, MC og caravan på nordea.no/billån
150.000 kr o/5 år. Flytende nom 6,35 % / eff. 8,36 %, egenkapital 78.081 kr, kostnad 31.937 kr totalt 181.937 kr



Jakter den gule ledertrøya for elektrifisering av tungtransporten

Uno X
TRUCK